

## 貳拾參、捷運工程局主管

捷運工程局主管計有公務機關 1 個，市營事業單位 1 個，非營業特種基金單位 1 個，各該單位決算、附屬單位決算營業及非營業部分之審核情形如下（有關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平臺查閱；附屬單位決算基金單位之審核相關附表及差異原因說明，請參閱審核報告參考資料—附屬單位決算部分；重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、伍、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核）：

### 一、單位決算部分

捷運工程局主管僅捷運工程局 1 個機關，掌理新北市境內捷運發展政策研擬、捷運設施工程及系統工程之規劃、營運、維修、用地取得及捷運場站土地開發等業務。茲將 113 年度決算審核結果說明如下：

#### （一）計畫實施之查核

業務計畫 3 項，下分工作計畫 3 項，包括三環六線及其他軌道運輸系統路網規劃、興建、推動及捷運場站土地開發等重要施政項目，其中已執行完成者 2 項，尚在執行者 1 項，主要係臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段建設計畫等工程合約期程跨年度，須保留續予執行。

#### （二）預算執行之審核

1. 歲入預算數 49 億 2,161 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 46 億 445 萬餘元，應收保留數 3 億 829 萬餘元，主要係中央補助臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段建設計畫，依實際工程進度撥款；合計決算審定數為 49 億 1,274 萬餘元，較預算減少 887 萬餘元（0.18%），主要係中央核定臺北都會區大眾捷運系統汐止東湖線建設計畫補助款較預計減少所致。

2. 以前年度歲入轉入數計 24 億 7,238 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 24 億 65 萬餘元（97.10%）；應收保留數 7,173 萬餘元（2.90%），主要係臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）因部分工程履約爭議尚待驗收，中央補助款依實際進度撥款。

3. 歲出預算數 120 億 6,593 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 117 億 4,370 萬餘元（97.33%），應付保留數 3 億 1,329 萬餘元（2.60%），保留原因詳「（一）計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 120 億 5,699 萬餘元，預算賸餘 894 萬元（0.07%），

主要係中央核定臺北都會區大眾捷運系統汐止東湖線建設計畫補助款項減少，須增撥軌道建設發展基金之數額隨減。

4. 以前年度歲出轉入數計 5 億 4,562 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 5 億 4,562 萬餘元（100.00%）。

## 二、附屬單位決算營業部分

捷運工程局主管僅新北大眾捷運股份有限公司 1 個單位。茲將 113 年度決算審核結果說明如下：

### （一）計畫實施之查核

營運計畫為客運收入 1 項，實施結果，主要係受 0403 花蓮地震影響，臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）及安坑輕軌運量未如預期，致未達預計目標。

### （二）盈虧之審定

決算審核結果，審定淨利為 3,880 萬餘元，較預算淨利 114 萬餘元，增加 3,766 萬餘元，主要係因應 0403 花蓮地震影響，調整經營策略及擰節維運開支，與定期存款利息收入較預計增加所致。

## 三、附屬單位決算非營業部分

捷運工程局主管僅作業基金—新北市軌道建設發展基金 1 個單位。茲將 113 年度決算審核結果說明如下：

### （一）計畫實施之查核

營運計畫主要有臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）、臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線（第一期工程）、臺北都會區大眾捷運系統後續路網建設工程（新莊蘆洲支線）、淡海輕軌運輸系統、臺北都會區大眾捷運系統三鶯線建設計畫、安坑線路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫、臺北都會區大眾捷運系統汐止東湖線、臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線（第二期工程）、臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段建設計畫、新北環狀線捷運共構及土地開發計畫等 10 項。實施結果，計有安坑線路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫、臺北都會區大眾捷運系統汐止東湖線及臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段建設計畫等 3 項，依實際需求執行，致未達預計目標。

## **(二) 餘絀之審定**

決算審核結果，審定短絀 69 億 2,259 萬餘元，與預算賸餘 15 億 1,119 萬餘元，相距 84 億 3,379 萬餘元，主要係臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）動產及建築物等財產陸續完工移交，入帳攤提折舊費用所致。

## **四、重要審核意見**

**(一) 推動大眾運輸發展導向策略，以捷運路網建設周邊土地開發效益，充實軌道建設發展基金財源並增進公共利益，惟實際劃設增額容積場站數量與原規劃仍有落差，及不動產開發效益回饋機制尚欠完備，亟待檢討改善。**

市政府為推動捷運等大眾運輸系統同時帶動區域發展，逐年劃設可供申請增額容積之大眾運輸場站，並發布新北市政府審查大眾運輸發展導向增額容積申請案件許可要點，及訂定都市更新基金分配原則等規定，將捷運場站周邊之新北市都市計畫變更回饋金、都市更新案捐贈基金（扣除專款專用）及增額容積案件等土地開發效益，挹注新北市軌道建設發展基金（下稱軌道建設發展基金），作為捷運建設經費及償還債務之財源。截至 113 年底止，新北市各捷運路網周邊地區土地開發效益累積實現金額 47 億 2,167 萬餘元。經查其執行情形，核有：1. 截至 113 年底止新北市實際公告可供申請增額容積場站 56 站，惟與行政院已核定新北市境內各捷運路網綜合規劃報告列載，預計推動增額容積場站 88 站比較，減少 32 站，不利達成綜合規劃報告所列土地開發效益目標，進而延滯捷運建設債務償還期程，增加利息支出；2. 捷運場站周邊業者或民眾採以土地或房屋等不動產方式辦理回饋之都市更新案件，尚未訂定該等不動產後續辦理標售或出租產生收益挹注軌道建設發展基金之機制，影響軌道建設財源挹注等情事，經函請研謀改善。據復：1. 捷運工程局已函請城鄉發展局增加公告新北市可供申請增額容積場站，城鄉發展局將針對開發效益較高之熱點地區與整體開發區，研擬增加推動增額容積實施場站共 9 站，嗣後將考量都市環境容受力，循序漸進檢討增額容積適用範圍；2. 規劃朝都市計畫變更案所取得樓地板或可建地，扣除社會住宅公益性等配合政策後處分之收益 25% 挹注軌道建設發展基金方向辦理。

**(二) 持續推動軌道建設系統重置作業，並籌措財源協助支應重置經費，惟捷運建設之重置經費分擔計算及重置計畫擬定未盡周妥，有待研謀改善。**

捷運工程局為提供民眾舒適、效率且安全之交通設施並落實捷運系統永續經營目標，

依公營大眾捷運股份有限公司設置管理條例等規定，將大眾捷運系統建設財產以出租方式提供新北大眾捷運股份有限公司（下稱新北捷運公司）使用，由新北捷運公司針對營運逾 5 年捷運系統設備訂定重置計畫，辦理捷運系統設備之汰舊換新及維修改善等重置作業，並按規定逐年以租金方式提撥重置經費予捷運工程局所屬新北市軌道建設發展基金，俾確保捷運建設系統設備發生重置支出需求時有足夠經費支應，保障營運安全。截至 113 年底，新北市境內營運逾 5 年捷運系統計有淡海輕軌（綠山線及藍海線第 1 期）及臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）（下稱環狀線第一階段）等 2 個路網。經查其執行情形，核有：

1. 新北捷運公司營運新北市境內已完工通車之捷運路網，因實際運量未符預期，未能依規定提撥足額重置經費，嗣經捷運工程局與財政局等機關召開會議，決議軌道建設重置計畫所列各年度應提撥之重置經費，其中新北捷運公司應負擔部分，以各路線當年度客運收入占綜合規劃報告對應年度票箱收入之比例計算，不足之部分則由市政府相關機關協助籌措，惟捷運運價與票價差額補貼款應屬公司客運收入，捷運工程局因考量交通局尚未將捷運建設系統之折舊費用（重置成本）等金額納列補貼款，而未納入上開重置經費分攤公式計算，恐致新北捷運公司應負擔之成本費用轉由市政府負擔；
2. 環狀線第一階段自 109 年 1 月 31 日通車營運，至 114 年 1 月 31 日營運已滿 5 年，新北捷運公司遲未依規定提送重置計畫，不利後續提撥重置經費作業，日後倘相關設備損壞將乏資金更新，對營運安全不無影響等情事，經函請研謀改善。據復：1. 將依實際營運維修經驗，持續滾動檢討各路線重置計畫，並配合交通局檢討運價率及票價補貼機制，適時調整重置經費財源籌措機制；

2. 已於 114 年 5 月 6 日召開會議，請新北捷運公司於 114 年底前提送環狀線第一階段重置計畫或書面說明。

**（三）成立大眾捷運股份有限公司營運境內捷運建設，提供民眾便捷公共運輸服務，惟環狀線第一階段因應 0403 花蓮地震接駁車轉乘措施未臻周妥，且安坑輕軌實際客運量未如預期及財產管理作業欠周，亟待研謀妥處。**

市政府為提供完善大眾運輸路網，依大眾捷運法第 25 條規定，於 107 年設立新北大眾捷運股份有限公司（下稱新北捷運公司）辦理新北市境內捷運系統之營運，113 年營運路線含淡海輕軌（綠山線及藍海線第一期）、臺北捷運系統環狀線建設（第一階段）（下稱環狀線第一階段）及安坑輕軌等 3 條捷運路線。經查其營運管理情形，核有：1. 新北捷

運公司因應環狀線第一階段受 113 年 4 月 3 日花蓮 7.2 大地震（下稱 0403 花蓮地震）導致部分軌道位移而營運中斷，影響民眾搭乘需求問題，提供接駁車轉乘捷運等相關服務措施，規劃班距時間為平日尖峰 5 分鐘，離峰 20 分鐘，惟部分接駁車停靠站點，民眾於尖峰時間實際等候時間有逾原規劃班距 5 分鐘情事，其中板橋站誤點情形相對嚴重，實際等候有逾 21 分鐘始能搭上接駁車情形，允宜考量接駁車實際誤點情形及原因，彈性調整接駁車班次等措施，以提升捷運營運績效；2. 安坑輕軌 113 年度因環狀線第一階段受 0403 花蓮地震軌道位移暫停營運影響，客運量下滑，113 年度實際運量占預計客運量比率為 42.27%，且以地震發生前安坑輕軌各月實際平均客運量推估全年度執行率亦僅 49.40%，顯示安坑輕軌客運量偏低情形，不僅係受重大天然災害之突發性衝擊，日常營運亦有待檢討影響客運量之癥結原因，以提升輕軌營運績效；3. 部分配合安坑輕軌營運需求所購置之辦公設備，已逾 2 年仍閒置未使用，惟迄未依規定研擬具體活化調度計畫並妥善保管存放等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已按接駁狀況並配合民眾調整轉乘接駁車與其他運具之班距時刻表，有效增加民眾搭乘意願；2. 將持續與地方單位協作，推動具在地特色及公共參與之行銷活動，以擴大安坑輕軌運量與社區連結；3. 部分辦公設備已移撥至新店南機廠辦公空間配置使用，其餘已妥為封存保護，並安排專責人員定期盤點，嗣後將規劃列入未來支援三鶯線通車之資產設備，優先調度予新設場站使用。

**（四）新北捷運公司持續創新及開拓附屬事業收益財源，惟未通盤檢視可供利用之餘裕空間並研擬活化運用措施，且高架墩柱及車廂廣告標租、捷運周邊紀念商品販售情形未如預期等情事，亟待研謀善策妥處。**

市政府依大眾捷運法第 25 條規定，於 107 年設立新北大眾捷運股份有限公司（下稱新北捷運公司）營運境內捷運。新北捷運公司除提供捷運交通運輸服務外，為響應再生能源發展政策及開拓附屬事業收入，運用捷運站體之建築物屋頂建置太陽光電發電設備收取租金及售電回饋金，並規劃運用捷運車站之車廂、高架墩柱及維修機廠等場域空間經營附屬事業。經查該公司附屬事業營運管理情形，有關高架墩柱廣告招商未如預期等情事，前經函請研謀妥處，據復將以淡海及安坑輕軌併同招租模式，刊登相關公益廣告版面，吸引其他廠商洽詢申租等，惟經追蹤高架墩柱後續招租及附屬事業經營情形，仍核有：1. 新北捷運公司營運路網計有淡海輕軌（綠山線及藍海線第一期）、臺北捷運系統環狀線建設（第一

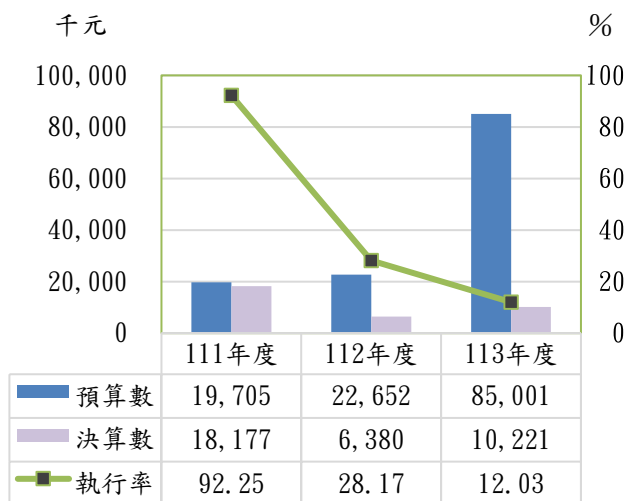
階段)(下稱環狀線第一階段)與安坑輕軌等路線，除淡海輕軌綠山線已於 108 年簽訂機廠屋頂出租設置太陽光電發電設備合約外，其餘營運路線之建築物、捷運場站等可利用空間，計 26 站、2 處維修機廠，迄至 114 年 2 月 24 日止已逾 5 年，該公司尚未整體檢視有無適宜建置太陽光電發電設備之地點，不利增裕公司收益並響應再生能源發展政策；2. 將淡海輕軌機廠餘裕空間出租予交通局智駕電動巴士監控中心廠商使用，惟租賃合約屆期已 10 個月餘，仍遺留大量原承租廠商設備，且該空間尚未規劃利用而有空置情事，允宜全面檢視既有捷運機廠及場站有無類似可供利用之餘裕空間，積極媒合租賃使用；3. 113 年淡海輕軌、安坑輕軌及環狀線第一階段可供出租之墩柱分別計 95 處、58 處及 170 處，截至 114 年 2 月 24 日止，實際出租比率僅分別為 33.68%、0%、1.76%，招租成效欠佳，且墩柱廣告收入預算執行率由 111 年 92.25%，降至 113 年 12.03% (圖 1)，呈現大幅下降趨勢，

影響公司經營績效；4. 111 年度至 113 年度紀念商品販賣收入分別為 70 萬餘元、67 萬餘元及 36 萬餘元，呈逐年下降趨勢，雖已採高單價商品拆售等多元行銷策略，惟庫存紀念商品存貨周轉率仍偏低，去化長期滯銷商品之效益有限等情事，經函請研謀改善。據復：1. 將洽廠商盤點環狀線第一階段及安坑輕軌等路線各車站

及機廠適宜之案場，增建太陽能板及太陽光電發電設備；2. 該空間將配合市政府政策保留作為智駕電動巴士第二交控中心使用，至其他餘裕場域空間將以提供各局處專案辦公室之租賃合作模式，或結合在地文化及交通運輸等活動設計包裝觀光套裝行程；3. 針對墩柱熱門區點位及冷門區點位將分別採公開招標及申請制等不同招商策略，以提升墩柱整體廣告收入；4. 將配合三鶯線通車及「OPEN 淡海機廠」等行銷活動併同銷售，以帶動商品販售。

**(五) 持續推動淡海輕軌運輸系統建設計畫，加速帶動淡水區域發展，惟因藍海線第二期路線變更，及整體計畫經費與期程調整，致須提報修正計畫，歷經 4 年仍未獲核定，有待檢討妥處。**

圖 1 新北捷運墩柱廣告收入預算執行情形



資料來源：整理自新北捷運公司提供資料。

捷運工程局為提供淡北運輸走廊新穎、便捷及舒適之運具選擇，轉移私人運具使用輕軌運輸系統，紓解臺2線瓶頸交通問題，並加速帶動淡水地區及淡海新市鎮城市風貌更新與區域發展，辦理「淡海輕軌運輸系統建設計畫」，其路線包含綠山線（紅樹林站 V01 至炭頂站 V11）、藍海線第一期（濱海沙崙站 V09 至淡水漁人碼頭站 V26）、藍海線第二期（V21 站至 V26A 站），原訂計畫期程自 101 年 1 月 1 日至 115 年 12 月 31 日，總經費 153 億 559 萬餘元，其中綠山線與藍海線第一期，已分別於 107 年 12 月 24 日及 109 年 11 月 15 日通車。藍海線第二期原綜合規劃報告建議行經淡水老街，經捷運工程局於 108 年度多次召開地方說明會，遭地方居民強烈反對，嗣該局於 109 年 3 月間與地方居民達成不進入淡水老街之共識，朝行經河岸方案推動（圖 2）。該計畫因涉及藍海線第二期路線變更，及整體經費與期程調整，該局

爰於 109 年 10 月 30 日將修正計畫提報中央審議，經中央多次核退，於 113 年 10 月 24 日第 10 次提報修正計畫，計畫期程展延至中央核定後 7 年(120 年 12 月，隨審議時程調

圖 2 淡海輕軌路網



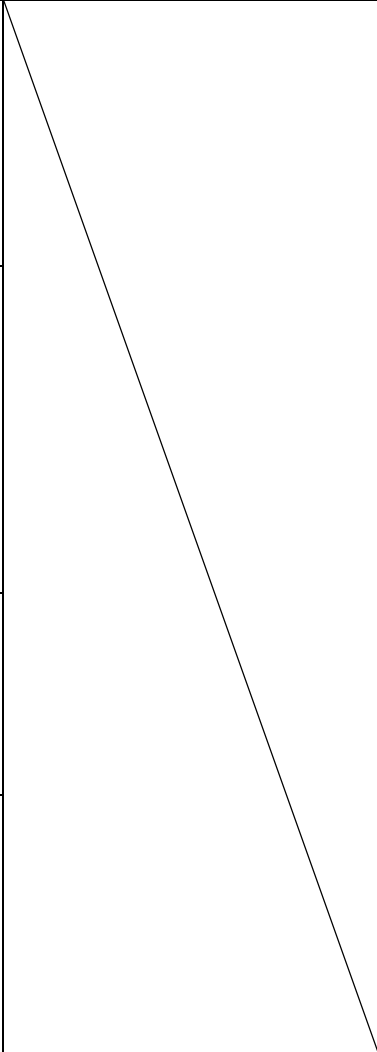
資料來源：整理自捷運工程局提供資料。

整)，總經費調增為 230 億 3,608 萬餘元。該局自 109 年 10 月至 113 年 10 月間 10 次提報修正計畫，中央審議單位歷次均提出多項修正意見，該局修正回復作業時程平均每次約 2 個月餘，截至 113 年底止歷經 4 年餘尚未獲中央核定，允待研謀策進，以免影響計畫整體推動時效，經函請檢討妥處。據復：第 1 次至第 7 次提報期間，因涉及議題較為繁雜且協調事項多，提報修正時程較長，自第 7 次提報後相關議題較先前有所收斂，提報修正時程已有縮短。該修正計畫於 114 年 4 月 21 日第 11 次提報中央審議，將積極配合審議意見妥為修正，以爭取儘速核定，並已同步辦理環境影響差異分析及都市計畫變更作業，先期工程亦預計於 114 年中先行施作，俾利後續計畫遂行。

## 五、112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 112 年度審核報告內列重要審核意見 5 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 1 項，已研謀改善者 4 項（表 1），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 1 項通知檢討改善。

表 1 112 年度審核報告所列捷運工程局主管重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
<b>仍待繼續改善</b>	
<p>新北捷運公司為開拓附屬事業收益財源，辦理捷運軌道建設高架墩柱廣告標租與場站店舖及空間租賃作業，惟招租狀況未如預期，且部分經營規劃潛存影響市場投資意願之風險，亟待研謀妥處，以利達成創造附屬事業收益挹注交通運輸本業目標。</p>	<p>因高架墩柱廣告標租仍未如預期，業再研提審核意見詳「重要審核意見（四）」。</p>
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
<p>（一）持續推動捷運軌道建設計畫，提供民眾便捷交通設施，惟挹注軌道建設經費之財源實現成效欠佳，影響支應捷運軌道建設經費及償還相關債務之能力，亟待研謀妥處，俾利相關收益如期如數實現，以維護新北市財政健全。</p>	
<p>（二）持續規劃辦理捷運場站土地開發作業，挹注捷運建設經費，惟間有開發案因公告徵求投資人相關前置及等標作業期程較長，影響潛在投資人投標意願，肇致後續開發進度延後，相關收益未能如期實現，且土地開發資料庫系統相關資料建置及管考作業未臻周妥，亟待妥謀善策，以利軌道建設永續發展。</p>	
<p>（三）為確保捷運建設系統運轉品質安全，依規定制訂系統設備重置計畫，惟重置經費提撥及設備重置時程之營運風險評估等作業，未盡周妥，亟待研謀妥處，以利淡海輕軌系統重置作業推動。</p>	
<p>（四）持續執行捷運三鶯線系統建設計畫，建構完善捷運路網，惟原規劃徵用取得施工所需臨時使用之私有土地，改為委託統包代為執行租用，統包商未檢具全部土地租賃契約，機關仍撥付全數土地使用價金，有待檢討妥處。</p>	